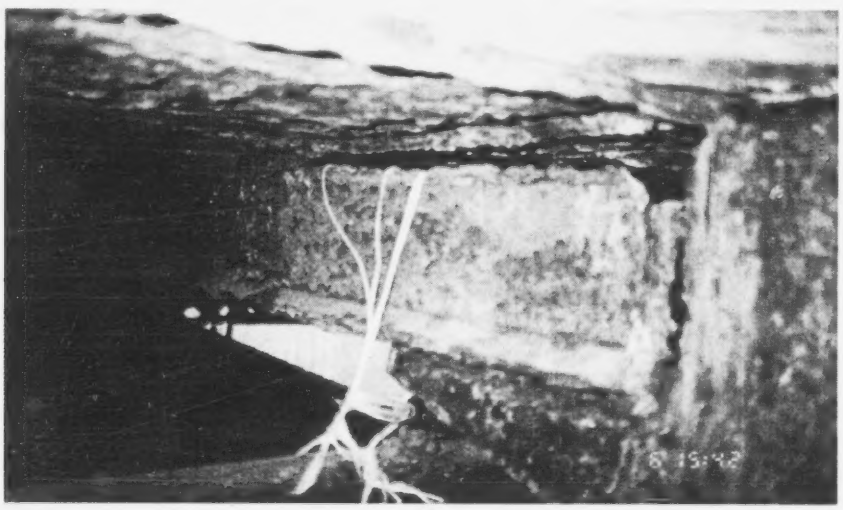
Canada is working on the development of a new internet based computer information system for domestic Port State Control inspections and statistics. This new database, which will be more user friendly, is expected to be operational during the coming year. The system will enable a better exchange of information with other members of the MOUs, consequently allowing for more detailed information on foreign ships calling in Canadian ports.

In order to harmonize inspection procedures, Canada and the United States met periodically. Transport Canada, Marine Safety is working with the United States Coast Guard (USCG) towards an electronic exchange of inspection data. Such an exchange will provide more information on foreign vessels calling in Canada and will assist Port State Control Officers to target vessels which have been identified as sub-standard.

A National Port State Control Training Course has been developed during the year and training sessions will be held in the upcoming year with the aim to harmonize Port State Control procedures across Canada.

An ongoing initiative in Canada is the Bulk Carrier Inspection Program which has been in place since June 1992. The purpose of this program is to ensure structural integrity and compliance of selected foreign bulk carriers visiting Canadian ports with International Conventions. Several bulk carriers, along with their crew, have been lost in past decades and this program aims at reducing such accidents. Since its inception, 803 inspections have been performed with 187 ships being detained. In 1999, 56 vessels were inspected with 23 being detained.

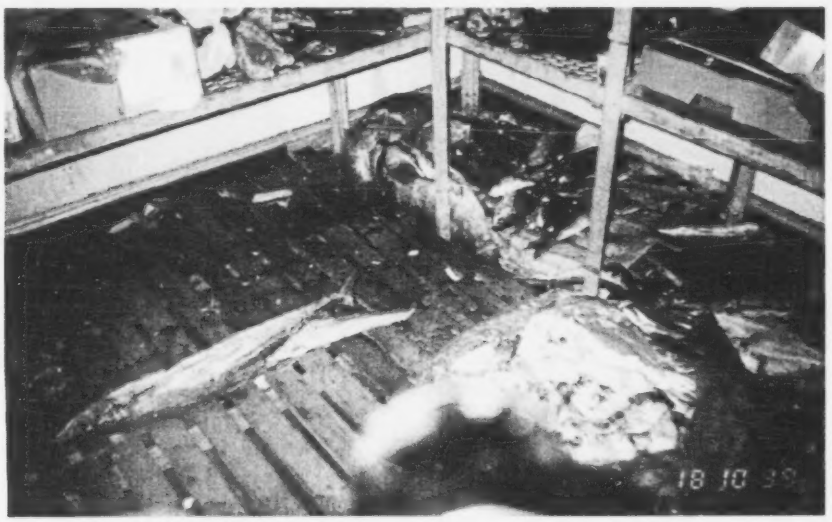


*Severe corrosion of underdeck structure on a bulk carrier*

## International Initiatives

The Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) entered into force internationally on February 1, 1999. The Tokyo MOU conducted a Concentrated Inspection Campaign (CIC) on GMDSS from October 1999 to December 1999 in which Canada participated. Of the 76 vessels inspected in Canada, under this CIC, one vessel was detained for GMDSS related deficiencies.

In addition, Canada participated in the Paris MOU Concentrated Inspection Campaign (CIC) on Bulk Carrier Safety from April to June 1999. This inspection campaign focused on the structure of older bulk carriers calling in ports of member States. Over the past few years, Canada also participated in CICs related to the International Safety Management (ISM) Code, to the Inspection of Oil Record Book, and to Living and Working Conditions on board ships.




*Deficiencies related to living and working conditions*

## MOU News and Initiatives

In 1999, Canada attended Committee meetings held by the Paris and Tokyo MOUs. The Committees considered policy matters regarding regional enforcement of port State control, reviewed the work of technical correspondence groups and decided on administrative procedures. In addition, Canada as a member of the Paris MOU Advisory Board (MAB) actively participated in the work of the Board. MAB worked intersessionally and advised the Committee on matters of policy and strategy and provided guidance to the task forces and Secretariat.

In 1997, a Technical Evaluation Group (TEG) was established to handle technical issues within the Paris MOU. TEG is responsible for monitoring the work of Task Forces and making recommendations to the Committee. Canada also attended TEG meetings and has been involved in the work of several Task Forces.

Canadian Port State Control Officers (PSCO) attended training seminars held by both MOUs. Such training sessions enable Inspectors to exchange views with surveyors from other MOUs member States. These training sessions focus on specific aspects of inspections such as Concentrated Inspection Campaigns, harmonization of procedures and other inspection related aspects. In addition, Canada participated in an exchange program within the Tokyo MOU. This program promotes exchange of PSCOs within the MOU and aims at the harmonization of procedures. In 1999, Canada also participated in an exchange program with New-Zealand.

A few years ago the Tokyo MOU established an Expert Mission Program whereby PSCOs from more experienced countries send inspectors to countries with less expertise to deliver training courses on various aspects of Port State Control. In 1999, Canada sent two experts to China. Over the past years, Canadian experts have delivered training sessions in Vietnam and Korea.

# STATISTICAL DATA ON PORT STATE CONTROL - 1999

## Inspections

In Canada, Port State Control inspections are conducted under the auspice of the *Canada Shipping Act* to determine compliance with IMO and ILO Maritime conventions. In accordance with procedures established by the Paris and Tokyo Memoranda of Understanding on Port State Control, the inspections are determined to be either clean, with deficiencies or detained. Canada is a member of both Memoranda.

During the past four years, the number of inspections has fluctuated from 1011 to 1348, which coincides with the number of ships trading at Canadian Ports. The trend over the past four years shows that every second year the number of inspections decreases by approximately 150 vessels. The percentage of inspections of ships entering Canadian ports each year has also slightly decreased, which is due to improved targetting methods.

Table 1 represents a comparison of ships inspected, ships with deficiencies and detentions which occurred in Canada over the last five years.

Table 1

| Ships | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 |
|---|---|---|---|---|---|
| Inspections | 1076 | 1191 | 1011 | 1184 | 1348 |
| with Deficiencies | 563 | 587 | 470 | 568 | 692 |
| Detained | 125 | 142 | 118 | 118 | 149 |

In 1999, Canada inspected 1076 ships from 86 registered countries (Table 2).

Table 2 - Ships Inspected in Canada by Flag 1995 - 1999

| COUNTRY | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 |
|---|---|---|---|---|---|
| ALGERIA | 2 | 4 | 3 | 1 | 0 |
| ANTILLES NETHERLANDS | 4 | 5 | 3 | 3 | 11 |
| ANTIGUA AND BARBUDA | 11 | 12 | 6 | 11 | 15 |
| BAHAMAS | 87 | 102 | 84 | 102 | 113 |
| BAHRAIN | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| BARBADOS | 16 | 16 | 18 | 16 | 10 |
| BELARUS | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| BELIZE | 1 | 5 | 3 | 4 | 1 |

| COUNTRY | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 |
|---|---|---|---|---|---|
| BERMUDA | 17 | 12 | 17 | 8 | 18 |
| BOLIVIA | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| BRAZIL | 2 | 2 | 2 | 6 | 2 |
| BULGARIA | 4 | 4 | 4 | 4 | 2 |
| CAYMAN ISLANDS | 9 | 10 | 4 | 8 | 7 |
| CHILE | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| CHINA PEOPLE'S REP. | 3 | 14 | 12 | 19 | 23 |
| CROATIA | 12 | 7 | 3 | 3 | 1 |
| CUBA | 0 | 6 | 11 | 2 | 9 |
| CYPRUS | 75 | 93 | 78 | 108 | 131 |
| CZECHOSLOVAKIA | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| DENMARK | 10 | 17 | 21 | 21 | 25 |
| EGYPT | 4 | 2 | 3 | 4 | 3 |
| ESTONIA | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 |
| FAEROE ISLANDS | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| FINLAND | 2 | 1 | 1 | 3 | 7 |
| FRANCE | 3 | 4 | 4 | 8 | 2 |
| GERMANY | 13 | 8 | 13 | 14 | 14 |
| GHANA | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| GIBRALTAR | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| GREECE | 57 | 67 | 50 | 76 | 102 |
| HONDURAS | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| HONG KONG | 19 | 18 | 21 | 19 | 33 |
| HUNGARY | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| ICELAND | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 |
| INDIA | 13 | 3 | 19 | 25 | 20 |
| INDONESIA | 0 | 3 | 1 | 2 | 1 |
| IRAN | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| ISRAEL | 0 | 6 | 4 | 5 | 8 |
| ITALY | 8 | 2 | 5 | 8 | 7 |
| JAPAN | 5 | 11 | 1 | 5 | 7 |
| KOREA REPUBLIC OF | 9 | 7 | 4 | 14 | 11 |
| KUWAIT | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| LATVIA | 0 | 3 | 4 | 2 | 3 |
| LEBANON | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| LIBERIA | 145 | 149 | 107 | 119 | 154 |
| LITHUANIA | 3 | 5 | 5 | 5 | 7 |
| LUXEMBURG | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| MALAYSIA | 5 | 9 | 5 | 12 | 5 |
| MALTA | 65 | 66 | 60 | 62 | 68 |
| MAN ISLE OF | 1 | 4 | 1 | 2 | 1 |
| MARSHALL ISLANDS | 17 | 21 | 16 | 13 | 10 |
| MAURITIUS | 0 | 2 | 3 | 1 | 4 |
| MEXICO | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| MOROCCO | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| MYANMAR UNION OF | 4 | 3 | 6 | 4 | 3 |

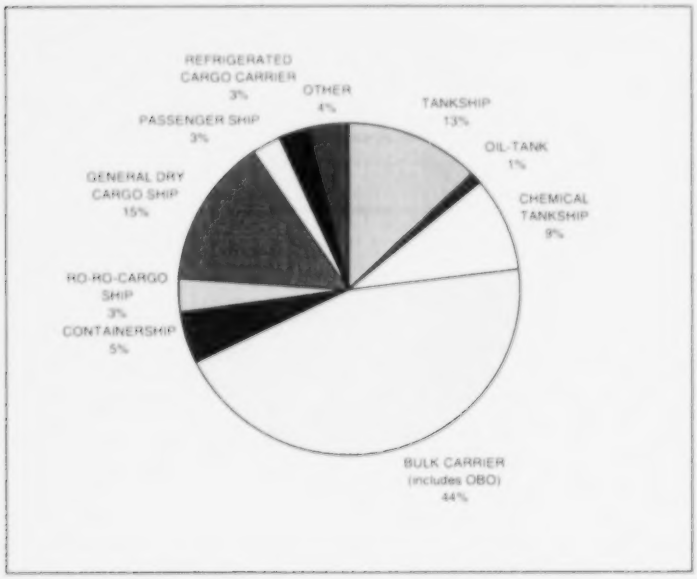
| COUNTRY | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 |
|---|---|---|---|---|---|
| NETHERLANDS THE | 29 | 26 | 20 | 18 | 19 |
| NORWAY | 72 | 80 | 68 | 67 | 74 |
| PAKISTAN | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| PANAMA | 178 | 189 | 121 | 164 | 158 |
| PERU | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| PHILIPPINES | 23 | 20 | 18 | 32 | 42 |
| POLAND | 3 | 7 | 5 | 18 | 12 |
| PORTUGAL | 0 | 3 | 1 | 1 | 1 |
| QATAR | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| ROMANIA | 0 | 0 | 0 | 8 | 4 |
| RUSSIA | 13 | 19 | 23 | 21 | 35 |
| STVINCENT&GRENADINES | 15 | 19 | 14 | 20 | 13 |
| SAUDI ARABIA | 0 | 2 | 2 | 4 | 2 |
| SINGAPORE | 34 | 36 | 43 | 32 | 30 |
| SOUTH AFRICA | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SPAIN | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| SWEDEN | 8 | 10 | 13 | 18 | 21 |
| SWITZERLAND | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| SYRIAN ARAB REPUBLIC | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| TAIWAN | 3 | 1 | 2 | 3 | 7 |
| THAILAND | 7 | 3 | 8 | 4 | 7 |
| TRINIDAD AND TOBAGO | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| TUNISIA | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| TURKEY | 11 | 17 | 17 | 10 | 13 |
| UKRAINE | 3 | 8 | 11 | 8 | 17 |
| UNITED ARAB EMIRATES | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| UNITED KINGDOM | 13 | 15 | 13 | 7 | 2 |
| U.S.A | 22 | 12 | 9 | 10 | 24 |
| VANUATU | 5 | 8 | 7 | 6 | 11 |
| VENEZUELA | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 |
| VIETNAM | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| OTHER | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| **TOTAL** | **1076** | **1191** | **1011** | **1184** | **1348** |

Table 3 gives a listing of district offices where inspections were conducted. Of the 1076 inspections conducted, 44% were bulk carriers, this percentage is the same as in the previous year.

Table 3 - Inspections by Ports/Offices 1995-1999

| Office | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Atlantic Region** | | | | | |
| ST JOHN'S | 56 | 53 | 54 | 60 | 80 |
| MARYSTOWN | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| LEWISPORT | 3 | 5 | 9 | 5 | 5 |
| CORNERBROOK | 4 | 9 | 11 | 15 | 21 |
| DARTMOUTH | 109 | 122 | 87 | 106 | 143 |
| SYDNEY | 9 | 11 | 6 | 8 | 9 |
| YARMOUTH | 8 | 4 | 10 | 5 | 1 |
| CHARLOTTETOWN | 12 | 17 | 18 | 18 | 24 |
| SAINT JOHN N B | 48 | 149 | 125 | 137 | 125 |
| PORT HAWKESBURY | 66 | 68 | 63 | 59 | 53 |
| BATHURST | 37 | 17 | 9 | 10 | 19 |
| **Quebec Region** | | | | | |
| MONTREAL | 101 | 67 | 75 | 86 | 97 |
| BAIE COMEAU | 26 | 23 | 6 | 7 | 12 |
| RIMOUSKI | 3 | 2 | 3 | 2 | 20 |
| GASPE | 10 | 9 | 13 | 12 | 6 |
| QUEBEC CITY | 132 | 129 | 112 | 100 | 140 |
| SEPT ILES | 2 | 4 | 6 | 11 | 28 |
| PORT CARTIER | 7 | 8 | 10 | 11 | 55 |
| **Ontario Region** | | | | | |
| TORONTO | 8 | 19 | 27 | 20 | 16 |
| KINGSTON | 2 | 3 | 3 | 1 | 1 |
| ST CATHARINES | 15 | 25 | 13 | 43 | 49 |
| COLLINGWOOD | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| THUNDER BAY | 46 | 38 | 72 | 64 | 48 |
| SARNIA | 9 | 11 | 5 | 9 | 1 |
| **Pacific Region** | | | | | |
| VANCOUVER | 347 | 187 | 267 | 389 | 384 |
| VICTORIA | 3 | 0 | 1 | 2 | 5 |
| PRINCE RUPERT | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| **Prairie & Northern Region** | | | | | |
| WESTERN ARCTIC | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| EASTERN ARCTIC | 8 | 4 | 2 | 3 | 2 |
| **St. Lawrence Seaway** | | | | | |
| SEAWAY | 1 | 4 | 4 | 0 | 2 |
| **Total** | **1076** | **991** | **1011** | **1184** | **1348** |

Figure 1 - Ships Inspected in Canada by Type of Vessel 1999

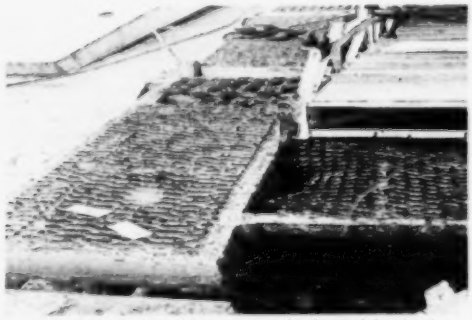



## Deficiencies

Regarding the 1076 Port State Control inspections, 563 ships (52.3%) had deficiencies which is an increase of 3.1% from 1998. As in previous years, the major deficiencies were Lifesaving, Firefighting, Navigation Equipment, and Safety in General.

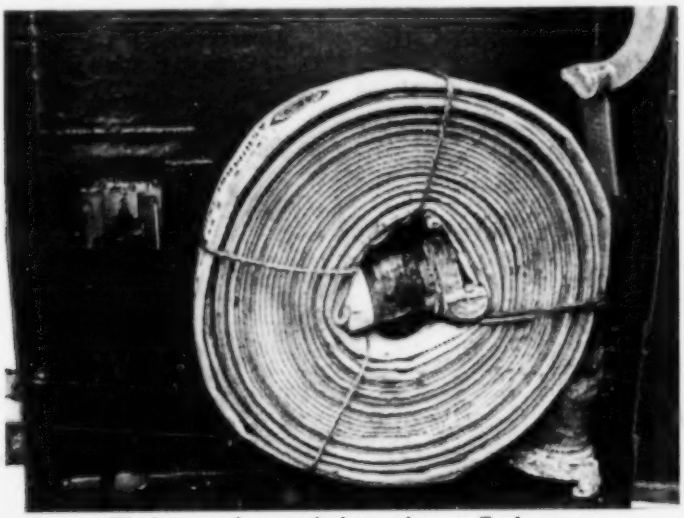
Of the 2970 deficiencies in 1999, the highest numbers were in the categories of Fire Fighting Appliances (483), followed by Safety in General (461), Lifesaving Appliances (438), and Navigation Equipment (368).

Lifeboat Launching device has to be pried open



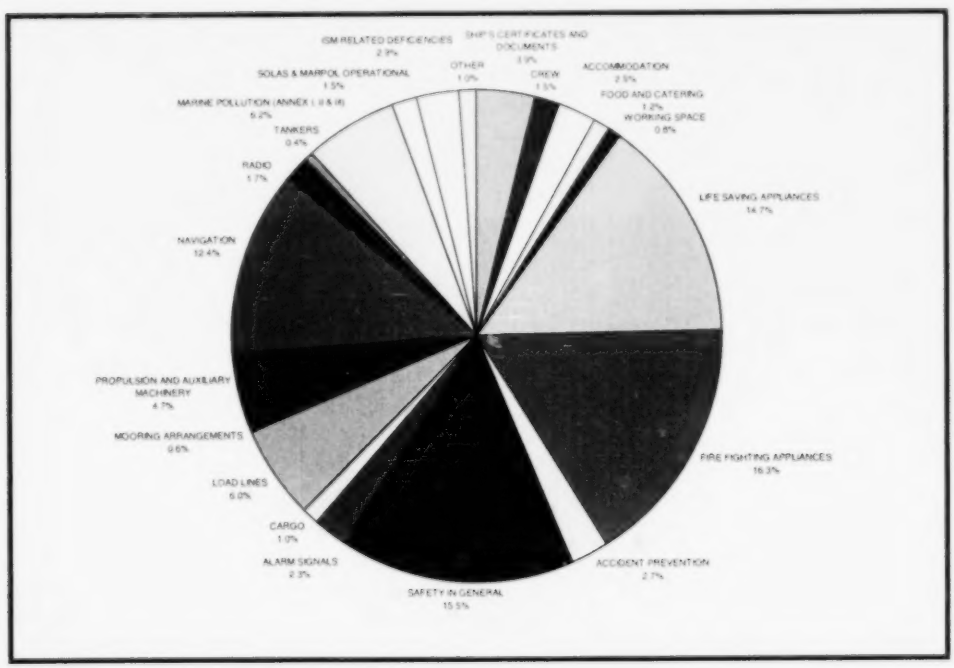
Deck grating corroded and holed

These four categories account for 1750 defects, 59% of the total deficiencies observed during 1999. Over the past four years, these categories have had the largest number of defects in relation to all defects discovered, around 60% (see figure 2). Sample deficiencies found on vessels entering in Canadian ports (previous page and below).



Tied up and corroded nozzles on firehoses

Figure 2 - Deficiencies by Category, 1999



The first full year of Implementation of the ISM Code was in 1999. It came into force July 1, 1998 for passenger ships, tankers, bulk carriers, gas carriers and cargo high speed craft of 500 gross tonnage and upwards. Each of the above mentioned vessels must have a valid Safety Management Certificate onboard and a copy of the Document of Compliance of the company. In Canada, we inspected 1076 vessels which had 2970 deficiencies of these deficiencies 87 were related to ISM. The following table gives a breakdown of ISM deficiencies found during PSC
inspections in Canada.

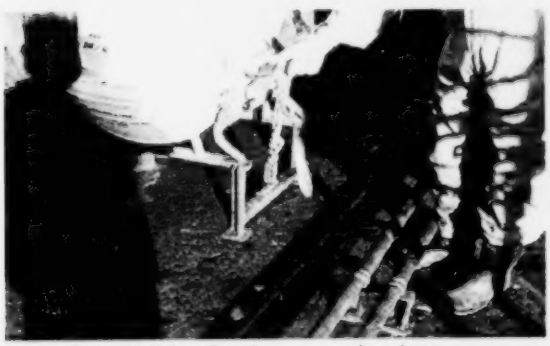
Table 3 - ISM Deficiencies

| ISM Defect Description | No. Defects | Percentage Defects |
|---|---|---|
| Safety and Environmental Policy | 7 | 8.05 |
| Company Responsibility and Authority | 1 | 1.15 |
| Master Responsibility and Authority | 4 | 4.59 |
| Resources and Personnel | 4 | 4.59 |
| Emergency Preparedness | 48 | 55.17 |
| Report and Analysis of Non Conformity, Accidents and Hazardous Occurences | 3 | 3.45 |
| Maintenance of Ship Equipment | 7 | 8.05 |
| Documentation | 5 | 5.75 |
| Company Verification, Review and Evaluation | 2 | 2.30 |
| Certification, Verification and Control | 6 | 6.90 |

## Detentions

In Canada, ships are detained under the *Canada Shipping Act* when deficiencies are found which render the vessel unseaworthy or substandard based on standards and/or the judgement of the Inspector. Examples of detainable deficiencies are shown in the photographs below.

Of the 1076 inspections performed during 1999, 125 ships were detained from 28 different countries (Table 4).



Seized liferaft release mechanism

Corroded Mooring arrangement

Table 4 - Ships Detained by Flag 1995 - 1999

| Flag State | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 |
|---|---|---|---|---|---|
| ALGERIA | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 |
| ANTIGUA AND BARBUDA | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| ANTILLES NETHERLANDS | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| BAHAMAS | 3 | 7 | 7 | 4 | 8 |
| BELIZE | 0 | 3 | 2 | 0 | 1 |
| BERMUDA | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| BRAZIL | 1 | 1 | 0 | 2 | 1 |
| BULGARIA | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| CHINA PEOPLE'S REP. | 2 | 1 | 2 | 3 | 2 |
| CROATIA | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| CUBA | 0 | 0 | 4 | 0 | 1 |
| CYPRUS | 18 | 27 | 21 | 24 | 29 |
| DENMARK | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| EGYPT | 3 | 0 | 2 | 1 | 0 |
| FINLAND | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| FRANCE | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| GERMANY | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| GREECE | 7 | 7 | 6 | 11 | 15 |
| HONDURAS | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| HONG KONG | 4 | 1 | 3 | 2 | 4 |
| INDIA | 5 | 0 | 6 | 1 | 1 |
| INDONESIA | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| IRAN | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| ITALY | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| JAPAN | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| KOREA REPUBLIC OF | 2 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| LATVIA | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| LEBANON | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| LIBERIA | 18 | 23 | 8 | 8 | 7 |
| LITHUANIA | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| LUXEMBURG | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| MALAYSIA | 0 | 1 | 2 | 3 | 0 |
| MALTA | 12 | 18 | 10 | 14 | 21 |
| MARSHALL ISLANDS | 0 | 2 | 0 | 1 | 1 |
| MAURITIUS | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| MEXICO | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| NETHERLANDS THE | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| NORWAY | 2 | 1 | 3 | 2 | 5 |
| PAKISTAN | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PANAMA | 18 | 18 | 17 | 21 | 23 |
| PHILIPPINES | 2 | 4 | 0 | 0 | 2 |
| POLAND | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ROMANIA | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 |
| RUSSIA | 4 | 2 | 1 | 2 | 6 |

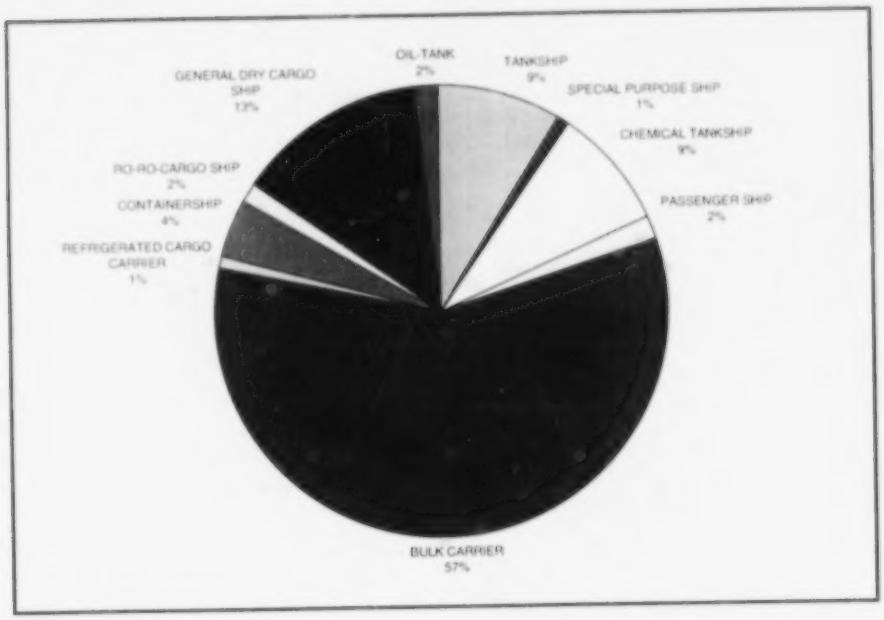
| Flag State | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 |
|---|---|---|---|---|---|
| ST. VINCENT & GRENADINES | 2 | 4 | 4 | 1 | 1 |
| SINGAPORE | 2 | 1 | 3 | 0 | 0 |
| SWEDEN | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| SYRIAN ARAB REPUBLIC | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| TAIWAN | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| THAILAND | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 |
| TURKEY | 4 | 7 | 4 | 3 | 4 |
| UKRAINE | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| U.S.A. | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| VANUATU | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| VENEZUELA | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |

The detention rate in Canada with respect to the number of ships inspected is 11.6%, which is a very slight decrease from 1998.

Deck plating corroded which could lead to serious consequences

Figure 8 shows the relationship of the types of ships detained during 1999. Bulk Carriers continue to have the largest number of detentions at 58.4%, which is down from 70.4% from last year (1998).

Figure 8 - Detentions by type of ships 1999




Figures 9 and 10 demonstrate the comparison between the number of ships inspected, ships with deficiencies and ships detained by region and Classification Society.

Figure 9 - Ships inspected, ships with deficiencies and ships detained by region

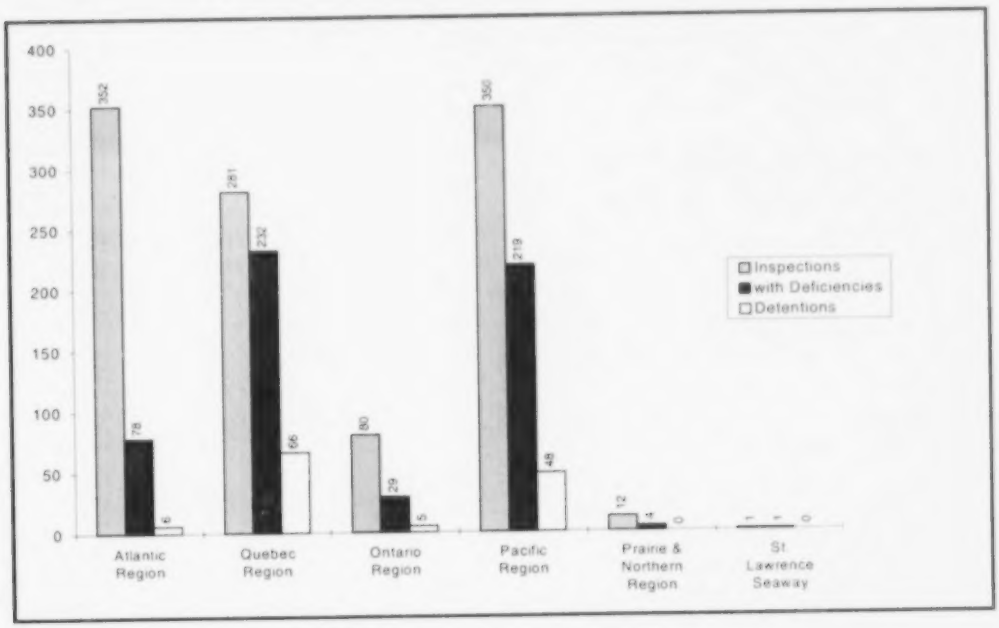
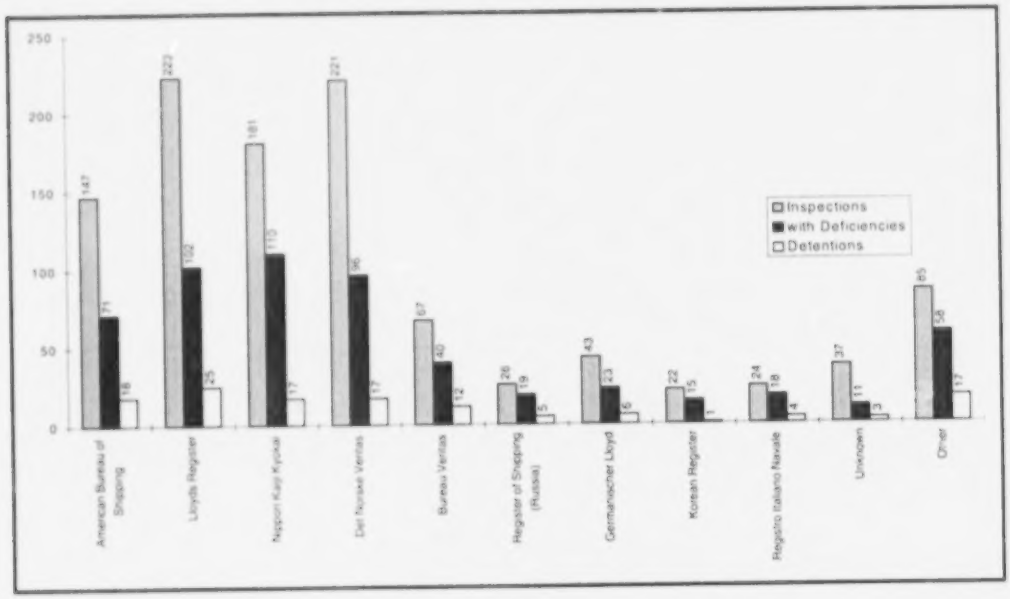


Figure 10 - Ships inspected, ships with deficiencies and ships detained by Classification Society




For more statistical information and photographs please visit our website on Canadian Port State Control:

- http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Port_State_Control/index.htm (english)
- http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Port_State_Control/FR/index.htm (french)

# INTRODUCTION

Au cours de l'année suivant la Première conférence ministérielle conjointe des mémorandums de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port, des progrès ont été réalisés concernant la mise en œuvre des engagements convenus au cours de la conférence. Les engagements, décrits dans la Déclaration de Vancouver, appuient et encouragent les efforts continus de l'Organisation internationale du travail (OIT) et de l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue d'améliorer les normes de navigation.

La participation du Canada à la mise en œuvre de ces engagements a permis de prendre des mesures pour augmenter la pression relativement aux navires inférieurs aux normes. En tant que membre des mémorandums de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port, le Canada a aussi travaillé à l'harmonisation de ces deux documents.

Le présent document résume les activités du Canada en matière de contrôle des navires par l'État du port.

## Initiatives canadiennes

Au cours de la dernière année, Sécurité maritime Transports Canada, a modifié son site Web, notamment la section sur le contrôle des navires par l'État du port. On y publie maintenant mensuellement la liste des navires étrangers retenus dans les ports canadiens par les inspecteurs de Sécurité maritime en plus de renseignements sur l'inspection des navires étrangers. Cette information se trouve sur le site Web de la Sécurité maritime de Transports Canada:

- http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Port_State_Control/FR/index.htm (français)
- http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Port_State_Control/index.htm (anglais)

*Un mauvais entretien mène souvent à la détention des navires étrangers.*

Le Canada travaille à l'élaboration d'un nouveau système électronique d'information sur ordinateur pour les inspections et les statistiques relatives au contrôle des navires par l'État du port. Cette nouvelle base de données, qui sera plus conviviale, devrait être opérationnelle au cours de la prochaine année. Le système facilitera l'échange d'information entre les membres des mémorandums d'entente, ce qui permettra, par conséquent, d'obtenir des renseignements plus détaillés sur les navires étrangers qui entrent dans les ports canadiens.

Afin d'harmoniser les procédures d'inspection, le Canada et les États-Unis ont tenu des réunions périodiquement. La Sécurité maritime de Transports Canada travaille avec la Garde côtière des États-Unis (USCG) en vue d'un échange électronique de données d'inspection. Grâce à cet échange de données nous disposerons de plus d'information sur les navires étrangers qui entrent dans les ports canadiens et les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port seront mieux en mesure de cibler les navires qui ont été désignés comme étant inférieur aux normes.

Un cours de formation sur le contrôle des navires par l'État du port a été développé au cours de l'année. Des séances de formation seront données au cours de la prochaine année et auront pour objet d'harmoniser les pratiques de contrôle des navires par l'État du port au Canada.

L'un des projets en cours au Canada est le Programme d'inspection des vraquiers qui est en œuvre depuis juin 1992. Le programme a pour objet d'assurer l'intégrité structurelle des vraquiers étrangers désignés qui entrent dans les ports canadiens et le respect des conventions internationales par ces derniers. De nombreux vraquiers ont été perdus, corps et biens, au cours des dernières décennies. Ce programme vise à réduire de tels événements. Depuis sa création 803 inspections ont été effectuées. Parmi les navires

inspectés, 187 ont été détenus. En 1999, 56 navires ont fait l'objet d'inspections, 23 ont été détenus.

*Corrosion profonde de la structure du dessous du pont d'un vraquier.*

## Projets internationaux

Le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) est entré en vigueur à l'échelle internationale le 1er février 1999. Le mémorandum d'entente de Tokyo a mené une campagne d'inspection intensive (CII) du SMDSM, allant d'octobre 1999 à décembre 1999, à laquelle le Canada a participé. Des 76 navires inspectés au Canada dans le cadre de la CII, un navire a été retenu en raison de défectuosités liées au SMDSM.

De plus, le Canada a participé à la campagne d'inspection intensive (CII) visant la sécurité des vraquiers menée par le mémorandum d'entente de Paris, d'avril à juin 1999. Cette campagne d'inspection, menée par le mémorandum d'entente de Paris, portait sur la structure des vraquiers plus vieux des États membres. Au cours des dernières années, le Canada a aussi participé à des CII portant sur le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) de même qu'à l'inspection du Registre des hydrocarbures et des conditions de vie et de travail à bord des navires.

*Anomalies liées aux conditions de vie et de travail.*

## Nouvelles et projets associés aux mémorandums d'entente

En 1999, le Canada a participé aux réunions tenues par les mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo. Les comités se sont penchés sur des questions de politiques concernant l'application régionale du contrôle des navires par l'État du port, ils ont examiné le travail du groupe de la correspondance technique et ont fait le point sur les procédures administratives. De plus, en tant que membre du Conseil consultatif du mémorandum (CCM) de Paris, le Canada a participé activement aux travaux du Conseil. Le CCM a tenu des réunions intersessionnelles, formulé des recommandations à l'intention du Comité sur des questions de politiques et de stratégies et dirigé les activités des groupes de travail et du Secrétariat.

En 1997, un Groupe d'évaluation technique (GET) a été mis sur pied pour traiter des questions techniques dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris. Le GET est chargé de contrôler le travail réalisé par les groupes de travail et de formuler des recommandations au Comité. Le Canada a aussi participé aux réunions du GET et aux travaux de plusieurs groupes de travail.

Les inspecteurs canadiens chargés du contrôle des navires par l'État du port ont participé à de nombreux séminaires de formation offerts par les deux mémorandums. De telles réunions permettent aux inspecteurs des États membres de partager leurs points de vue. Ces séances de formation portent sur des aspects précis des inspections, notamment sur les campagnes d'inspection intensives, l'harmonisation des procédures, etc. En outre, le Canada a participé à un programme d'échange dans le cadre du mémorandum d'entente de Tokyo. Le programme encourage l'échange des inspecteurs chargés du

contrôle des navires par l'État du port et a pour objet l'harmonisation des procédures. En 1999, le Canada a participé à un échange avec la Nouvelle-Zélande.

Il y a quelques années, le mémorandum d'entente de Tokyo a mis sur pied un programme de mission d'experts dans le cadre duquel des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port, provenant d'administrations bien établies, visitent des pays qui ont moins d'expérience afin de leur offrir des séances de formation sur divers aspects du contrôle des navires par l'État du port. En 1999, le Canada a envoyé deux experts en Chine. Au cours des dernières années, les experts canadiens ont aussi offert des séances de formation au Vietnam et en Corée.

# STATISTIQUES SUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT – 1999

## Inspections

Au Canada, les inspections de contrôle des navires par l'État du port sont menées conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada* afin de déterminer la conformité avec les conventions maritimes de l'OMI et de l'OIT. Conformément aux procédures établies par les mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port, les navires faisant l'objet d'inspections sont classés dans l'une des catégories suivantes: conforme, ayant des défectuosités ou détenu. Le Canada est membre des deux mémorandums.

Au cours des quatre dernières années, le nombre d'inspections est passé de 1011 à 1348, ce qui correspond au nombre de navires qui font escale dans les ports canadiens. La tendance au cours des quatre dernières années montre que le nombre d'inspections diminue d'environ 150 navires tous les deux ans. Le pourcentage d'inspections de navires étrangers qui entrent dans les ports canadiens chaque année a aussi diminué légèrement grâce à de meilleures techniques de ciblage.

Le tableau 1 représente la comparaison entre les navires inspectés, ceux qui étaient en infraction en raison de défectuosités et les navires détenus au cours des cinq dernières années.

Tableau 1

| Navires | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 |
|---|---|---|---|---|---|
| Inspections | 1076 | 1191 | 1011 | 1184 | 1348 |
| Ayant des défectuosités | 563 | 587 | 470 | 568 | 692 |
| Détentions | 125 | 142 | 118 | 118 | 149 |

En 1999, le Canada a inspecté 1076 navires provenant de 86 pays signataires (Tableau 2).

Tableau 2 - Navires inspectés au Canada par pavillon entre 1995 et 1999

| PAYS | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 |
|---|---|---|---|---|---|
| AFRIQUE DU SUD | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ALGÉRIE | 2 | 4 | 3 | 1 | 0 |
| ALLEMAGNE | 13 | 8 | 13 | 14 | 14 |
| ANTIGUA-ET-BARBUDA | 11 | 12 | 6 | 11 | 15 |
| ANTILLES NÉERLANDAISES | 4 | 5 | 3 | 3 | 11 |
| ARABIE SAOUDITE | 0 | 2 | 2 | 4 | 2 |

| PAYS | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 |
|---|---|---|---|---|---|
| BAHAMAS | 87 | 102 | 84 | 102 | 113 |
| BAHREÏN | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| BARBADE | 16 | 16 | 18 | 16 | 10 |
| BÉLARUS | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| BELIZE | 1 | 5 | 3 | 4 | 1 |
| BERMUDES | 17 | 12 | 17 | 8 | 18 |
| BOLIVIE | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| BRÉSIL | 2 | 2 | 2 | 6 | 2 |
| BULGARIE | 4 | 4 | 4 | 4 | 2 |
| CHILI | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| CHINE, RÉP. POPULAIRE DE | 3 | 14 | 12 | 19 | 23 |
| CHYPRE | 75 | 93 | 78 | 108 | 131 |
| CORÉE, RÉPUBLIQUE DE | 9 | 7 | 4 | 14 | 11 |
| CROATIE | 12 | 7 | 3 | 3 | 1 |
| CUBA | 0 | 6 | 11 | 2 | 9 |
| DANEMARK | 10 | 17 | 21 | 21 | 25 |
| ÉGYPTE | 4 | 2 | 3 | 4 | 3 |
| ÉMIRATS ARABES UNIS | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| ESPAGNE | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| ESTONIE | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 |
| ÉTATS-UNIS | 22 | 12 | 9 | 10 | 24 |
| FINLANDE | 2 | 1 | 1 | 3 | 7 |
| FRANCE | 3 | 4 | 4 | 8 | 2 |
| GHANA | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| GIBRALTAR | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| GRÈCE | 57 | 67 | 50 | 76 | 102 |
| HONDURAS | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| HONG KONG | 19 | 18 | 21 | 19 | 33 |
| HONGRIE | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| ÎLES CAÏMANS | 9 | 10 | 4 | 8 | 7 |
| ÎLES FÉROÉ | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| ÎLES MARSHALL | 17 | 21 | 16 | 13 | 10 |
| INDE | 13 | 3 | 19 | 25 | 20 |
| INDONÉSIE | 0 | 3 | 1 | 2 | 1 |
| IRAN | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| ISLANDE | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 |
| ISRAËL | 0 | 6 | 4 | 5 | 8 |
| ITALIE | 8 | 2 | 5 | 8 | 7 |
| JAPON | 5 | 11 | 1 | 5 | 7 |
| KOWEIT | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| LETTONIE | 0 | 3 | 4 | 2 | 3 |
| LIBAN | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| LIBÉRIA | 145 | 149 | 107 | 119 | 154 |
| LITHUANIE | 3 | 5 | 5 | 5 | 7 |
| LUXEMBOURG | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| MALAISIE | 5 | 9 | 5 | 12 | 5 |
| MALTE | 65 | 66 | 60 | 62 | 68 |

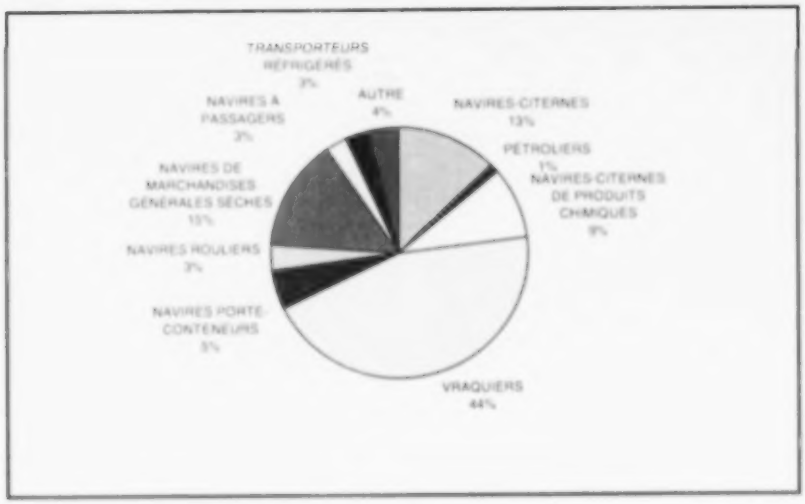
| PAYS | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 |
|---|---|---|---|---|---|
| MAN, ÎLE DE | 1 | 4 | 1 | 2 | 1 |
| MAROC | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| MAURICE, ÎLE | 0 | 2 | 3 | 1 | 4 |
| MEXIQUE | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| MYANMAR, UNION DU | 4 | 3 | 6 | 4 | 3 |
| NORVÈGE | 72 | 80 | 68 | 67 | 74 |
| PAKISTAN | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| PANAMA | 178 | 189 | 121 | 164 | 158 |
| PAYS-BAS, LES | 29 | 26 | 20 | 18 | 19 |
| PÉROU | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| PHILIPPINES | 23 | 20 | 18 | 32 | 42 |
| POLOGNE | 3 | 7 | 5 | 18 | 12 |
| PORTUGAL | 0 | 3 | 1 | 1 | 1 |
| QATAR | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| RÉPUBLIQUE ARABE SYRIENNE | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| ROUMANIE | 0 | 0 | 0 | 8 | 4 |
| ROYAUME-UNI | 13 | 15 | 13 | 7 | 2 |
| RUSSIE | 13 | 19 | 23 | 21 | 35 |
| SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES | 15 | 19 | 14 | 20 | 13 |
| SINGAPOUR | 34 | 36 | 43 | 32 | 30 |
| SUÈDE | 8 | 10 | 13 | 18 | 21 |
| SUISSE | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| TAÏWAN | 3 | 1 | 2 | 3 | 7 |
| TCHÉCOSLOVAQUIE | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| THAÏLANDE | 7 | 3 | 8 | 4 | 7 |
| TRINITÉ-ET-TOBAGO | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| TUNISIE | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| TURQUIE | 11 | 17 | 17 | 10 | 13 |
| UKRAINE | 3 | 8 | 11 | 8 | 17 |
| VANUATU | 5 | 8 | 7 | 6 | 11 |
| VENEZUELA | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 |
| VIETNAM | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| AUTRES | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| **TOTAL** | **1076** | **1191** | **1011** | **1184** | **1348** |

Le tableau 3 dresse la liste des bureaux de district où ont eu lieu les inspections. Parmi les 1076 navires inspectés, 44 % étaient des vraquiers. Ce pourcentage est le même que l'année précédente.

Tableau 3 - Inspections par ports/bureaux entre 1995 et 1999

| Bureau | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Région de l'Atlantique** | | | | | |
| ST JOHN'S | 56 | 53 | 54 | 60 | 80 |
| MARYSTOWN | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| LEWISPORT | 3 | 5 | 9 | 5 | 5 |
| CORNERBROOK | 4 | 9 | 11 | 15 | 21 |
| DARTMOUTH | 109 | 122 | 87 | 106 | 143 |
| SYDNEY | 9 | 11 | 6 | 8 | 9 |
| YARMOUTH | 8 | 4 | 10 | 5 | 1 |
| CHARLOTTETOWN | 12 | 17 | 18 | 18 | 24 |
| SAINT JOHN, N.B. | 48 | 149 | 125 | 137 | 125 |
| PORT HAWKESBURY | 66 | 68 | 63 | 59 | 53 |
| BATHURST | 37 | 17 | 9 | 10 | 19 |
| **Région du Québec** | | | | | |
| MONTRÉAL | 101 | 67 | 75 | 86 | 97 |
| BAIE-COMEAU | 26 | 23 | 6 | 7 | 12 |
| RIMOUSKI | 3 | 2 | 3 | 2 | 20 |
| GASPÉ | 10 | 9 | 13 | 12 | 6 |
| VILLE DE QUÉBEC | 132 | 129 | 112 | 100 | 140 |
| SEPT-ÎLES | 2 | 4 | 6 | 11 | 28 |
| PORT-CARTIER | 7 | 8 | 10 | 11 | 55 |
| **Région de l'Ontario** | | | | | |
| TORONTO | 8 | 19 | 27 | 20 | 16 |
| KINGSTON | 2 | 3 | 3 | 1 | 1 |
| ST CATHARINES | 15 | 25 | 13 | 43 | 49 |
| COLLINGWOOD | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| THUNDER BAY | 46 | 38 | 72 | 64 | 48 |
| SARNIA | 9 | 11 | 5 | 9 | 1 |
| **Région du Pacifique** | | | | | |
| VANCOUVER | 347 | 187 | 267 | 389 | 384 |
| VICTORIA | 3 | 0 | 1 | 2 | 5 |
| PRINCE RUPERT | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| **Région des Prairies et du Nord** | | | | | |
| OUEST DE L'ARCTIQUE | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| EST DE L'ARCTIQUE | 8 | 4 | 2 | 3 | 2 |
| **Voie maritime du Saint-Laurent** | | | | | |
| VOIE MARITIME | 1 | 4 | 4 | 0 | 2 |
| **Total** | **1076** | **991** | **1011** | **1184** | **1348** |

Figure 1 - Navires inspectés au Canada en 1999 par type de navire




## Défectuosités

Sur les 1076 navires inspectés, 563, soit 52,3 % des navires, présentaient des défectuosités. Ce nombre représente une augmentation de 3,1 % depuis 1998. Comme pour les années précédentes, les défectuosités majeures sont dans les catégories suivantes: sauvetage, lutte contre les incendies, matériel de navigation et sécurité en général.

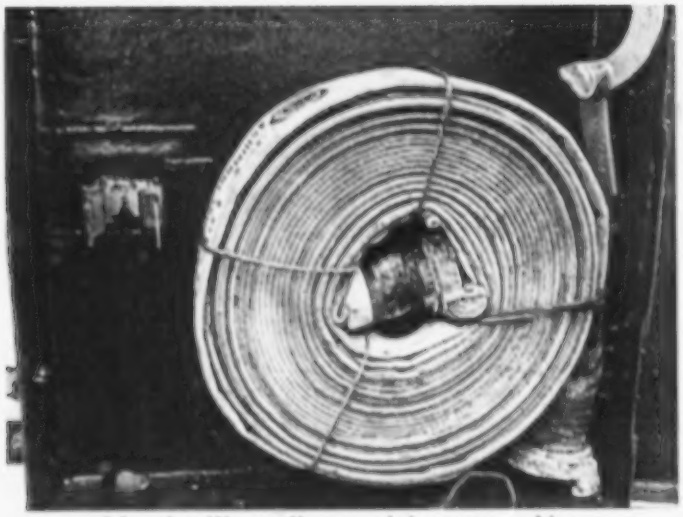
Des 2970 anomalies décelées en 1999, les plus courantes se trouvaient dans les catégories des équipements de lutte contre les incendies (483), de la sécurité en général (461), des engins de sauvetage (438) et du matériel de navigation (368).

Le dispositif de mise à l'eau du canot de sauvetage doit être ouvert de force.

Le caillebotis est corrodé et troué.

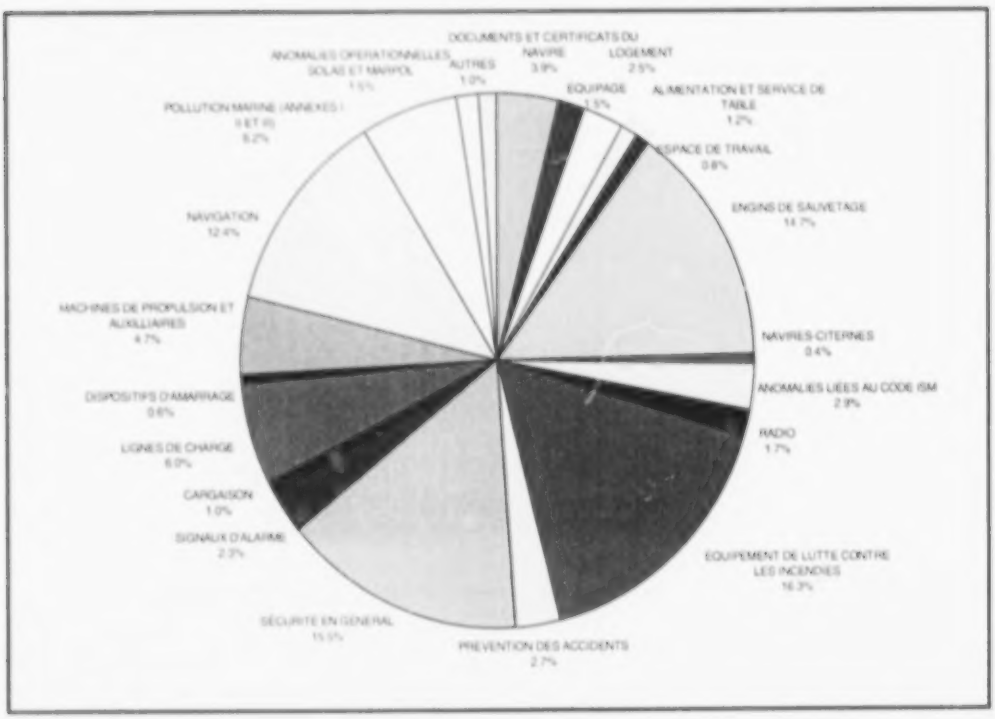
Ces quatre catégories représentent 1750 anomalies, soit 59 % de toutes les défectuosités décelées en 1999. Au cours des quatre dernières années, c'est dans ces catégories qu'on a relevé

le plus grand nombre de défectuosités, soit environ 60 %. (voir Figure 2) On peut voir des exemples de défectuosités décelées à bord des navires qui entrent dans les ports canadiens.



Manche d'incendies attachées et corrodées.

Figure 2 - Défectuosités par catégorie en 1999



L'année 1999 a été la première année de la mise en œuvre du Code ISM, entré en vigueur le 1er juillet 1998 pour les navires à passagers, les navires-citernes, les vraquiers, les transporteurs de gaz et les engins à cargaison à grande vitesse d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 tonneaux. Chaque navire mentionné ci-dessus doit avoir à bord un Certificat de gestion de la sécurité en règle et un exemplaire du document de conformité de la compagnie. Au Canada, on a inspecté 1076 navires à bord desquels on a décelé 2970 anomalies, dont 87 étaient liées à la gestion de la sécurité (ISM). Le tableau ci-dessous dresse la liste des défectuosités ISM décelées au cours des inspections aux fins du contrôle par l'État du port au Canada.

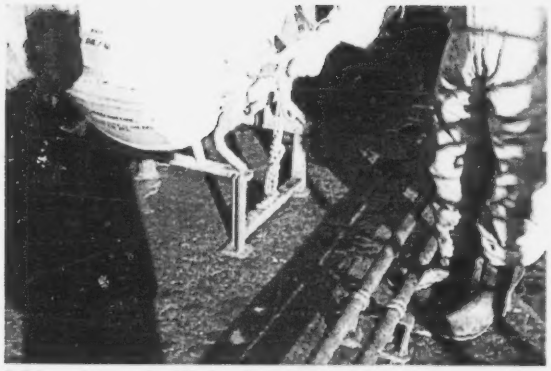
Tableau 3 - Anomalies ISM

| Description | Nombre de défectuosités | Pourcentage de défectuosités |
|---|---|---|
| Politique sur la sécurité et l'environnement | 7 | 8,05 |
| Responsabilité et pouvoir de la compagnie | 1 | 1,15 |
| Responsabilité et pouvoir du capitaine | 4 | 4,59 |
| Ressources et personnel | 4 | 4,59 |
| Préparatifs d'urgence | 48 | 55,17 |
| Rapport et analyse de non-conformité, des accidents et des situations comportant des risques | 3 | 3,45 |
| Entretien de l'équipement à bord du navire | 7 | 8,05 |
| Documentation | 5 | 5,75 |
| Vérification, examen et évaluation par la compagnie | 2 | 2,30 |
| Brevets et certificats, vérification et contrôle | 6 | 6,90 |

## Détentions

Au Canada, les navires sont détenus en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* lorsque l'inspecteur découvre des défectuosités qui selon les normes et/ou son jugement, rendent le navire inapte à prendre la mer ou inférieur aux normes. On peut voir dans les images ci-dessous des exemples de défectuosités ayant entraîné la détention de navires.

En 1999, 125 des 1076 navires qui ont fait l'objet d'une inspection ont été détenus. Ceux-ci provenaient de 28 pays. (Tableau 4)



Mécanisme de libération du radeau de sauvetage rendu inopérant par l'usure.

Dispositifs d'amarrage corrodés.

Tableau 4 - Navires détenus par pavillon entre 1995 et 1999

| État du pavillon | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 |
|---|---|---|---|---|---|
| ALGÉRIE | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 |
| ALLEMAGNE | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ANTIGUA-ET-BARBUDA | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| ANTILLES NÉERLANDAISES | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| BAHAMAS | 3 | 7 | 7 | 4 | 8 |
| BELIZE | 0 | 3 | 2 | 0 | 1 |
| BERMUDES | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| BRÉSIL | 1 | 1 | 0 | 2 | 1 |
| BULGARIE | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| CHINE, RÉP. POPULAIRE DE | 2 | 1 | 2 | 3 | 2 |
| CHYPRE | 18 | 27 | 21 | 24 | 29 |
| CORÉE, RÉPUBLIQUE DE | 2 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| CROATIE | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| CUBA | 0 | 0 | 4 | 0 | 1 |
| DANEMARK | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| ÉTAS-UNIS | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| ÉGYPTE | 3 | 0 | 2 | 1 | 0 |
| FINLANDE | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| FRANCE | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| GRÈCE | 7 | 7 | 6 | 11 | 15 |
| HONDURAS | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| HONG KONG | 4 | 1 | 3 | 2 | 4 |
| ÎLES MARSHALL | 0 | 2 | 0 | 1 | 1 |
| INDE | 5 | 0 | 6 | 1 | 1 |
| INDONÉSIE | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| IRAN | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| ITALIE | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| JAPON | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| LETTONIE | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |

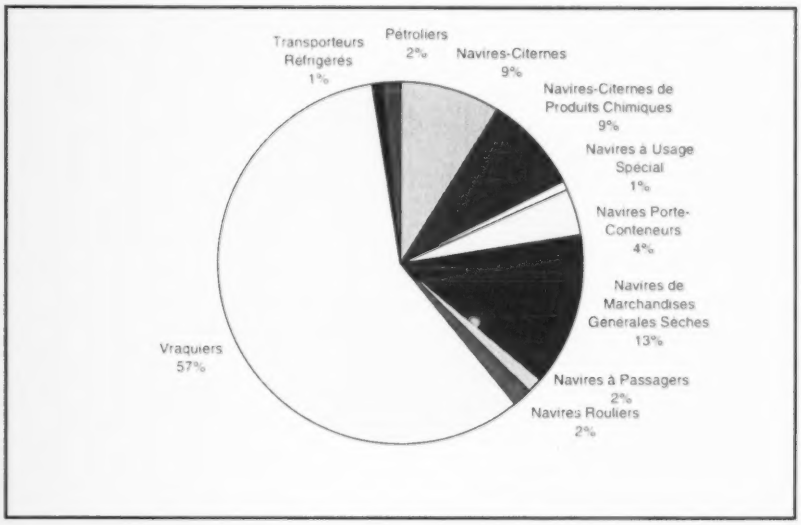
| État du pavillon | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 |
|---|---|---|---|---|---|
| LIBAN | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| LIBÉRIA | 18 | 23 | 8 | 8 | 7 |
| LITHUANIE | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| LUXEMBOURG | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| MALAISIE | 0 | 1 | 2 | 3 | 0 |
| MALTE | 12 | 18 | 10 | 14 | 21 |
| MAURICE, ÎLE | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| MEXIQUE | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| NORVÈGE | 2 | 1 | 3 | 2 | 5 |
| PAKISTAN | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PANAMA | 18 | 18 | 17 | 21 | 23 |
| PAYS-BAS, LES | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| PHILIPPINES | 2 | 4 | 0 | 0 | 2 |
| POLOGNE | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| RÉPUBLIQUE ARABE SYRIENNE | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| ROUMANIE | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 |
| RUSSIE | 4 | 2 | 1 | 2 | 6 |
| SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES | 2 | 4 | 4 | 1 | 1 |
| SINGAPOUR | 2 | 1 | 3 | 0 | 0 |
| SUÈDE | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| TAÏWAN | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| THAÏLANDE | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 |
| TURQUIE | 4 | 7 | 4 | 3 | 4 |
| UKRAINE | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| VANUATU | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| VENEZUELA | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |

Le taux de détention des navires inspectés est de 11,6 %, ce qui représente une légère diminution par rapport à 1998.

Bordé de pont corrodé pouvant mener à de sérieuses conséquences.

La Figure 8 montre le type de navires détenus en 1999. Les vraquiers continuent d'être le type de navires les plus souvent détenus (58,4 %), ce qui représente une diminution par rapport à l'an dernier (70,4 %).

Figure 8 - Détentions par type de navires, 1999




Les Figures 9 et 10 montrent la différence entre le nombre de navires inspectés avec défectuosités et détenus, par région et par société de classification.

Figure 9 - Navires inspectés, avec défectuosités et détenus, par région

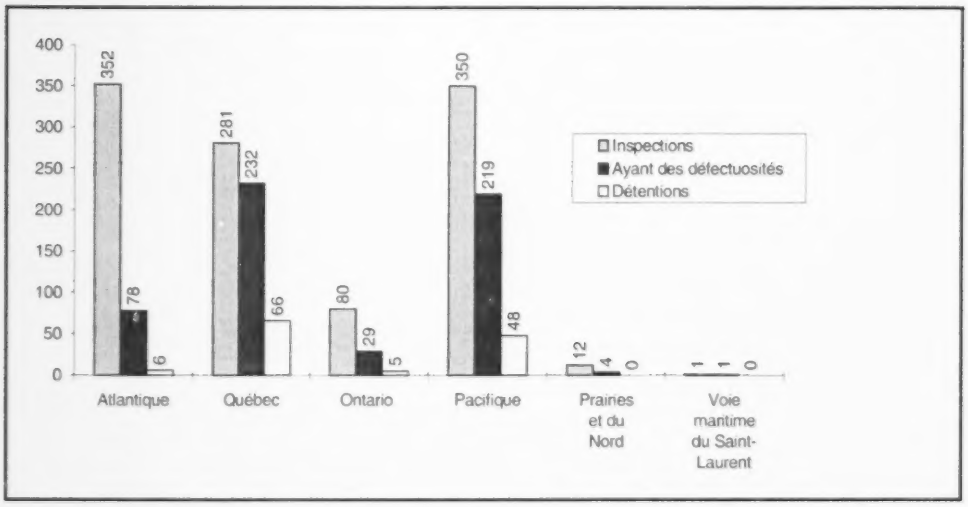
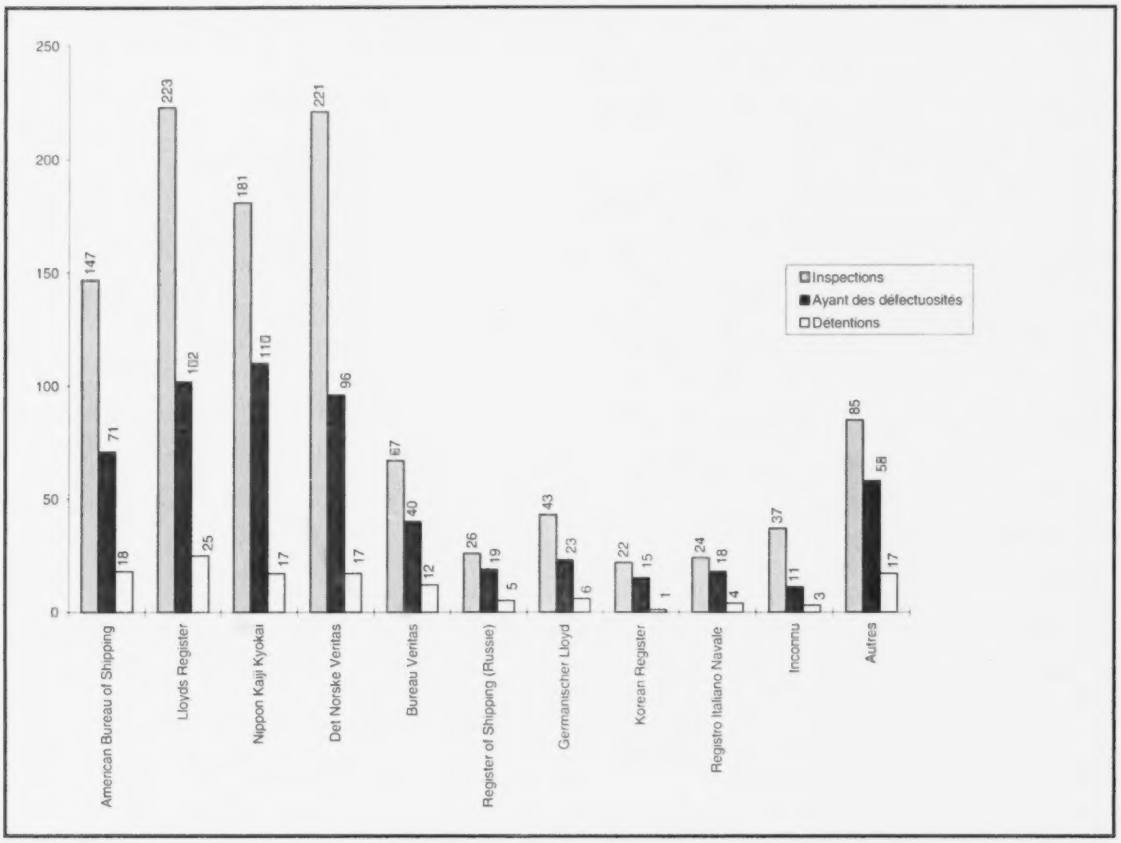


Figure 10 - Navires inspectés, avec défectuosités et détenus, par société de classification




Veuillez visiter notre site Web pour de plus amples renseignements sur le contrôle des navires par l'État du port:

- http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Port_State_Control/FR/index.htm (français)
- http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Port_State_Control/FR/index.htm (anglais)